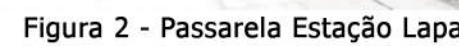


Até o final do século XIX o bairro da Lapa não era ainda considerado parte da cidade de São Paulo, era apenas uma região afastada, com sítios e chácaras, povoada em sua maioria por imigrantes europeus.

A urbanização da Lapa se inicia a partir da implantação da linha férrea da São Paulo Railway, inaugurada em 1899 na área imediatamente fora da várzea do Tietê. As pequenas propriedades rurais começam a ser loteadas, atraindo a crescente massa de indústrias e operários. Na década de 1880, teve início a abertura do loteamento da Vila Romana. No mesmo período foi lançado o loteamento do Grão Burgo da Lapa, compreendendo o já existente núcleo da Lapa de Baixo e toda a atual região central do bairro.

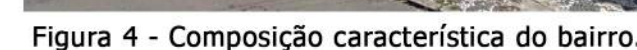
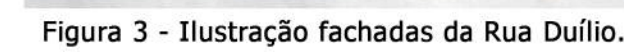
Do transporte ferroviário, resultou a vocação industrial do bairro, exemplos como a Fábrica Nacional de Tambores (hoje SESC Pompéia) e a sociedade beneficente União Fraternal, ambas construídas nos anos 30 que sobrevivem como expressão da memória local sendo considerados elementos fundamentais para a revitalização da área, além do Mercado da Lapa construído na década de 1950.



O trecho destacado para estudo, constitui-se de um uso misto e muito bem diversificado, composto por residências, comércio, serviços e indústrias. Possui densidade populacional relativamente baixa, 65 hab/ha, com alto índice de potencialidade habitacional, onde encontramos alguns prédios meio a residências baixas, as quais são maioria neste trecho, além de galpões industriais que provavelmente no futuro sofrerão especulação do mercado imobiliário.

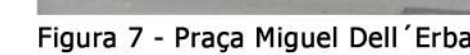
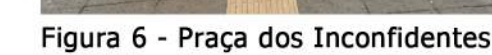
A Lapa apresenta uma característica edilícia dos bairros operários de São Paulo, com sobrados geminados (fig. 04), casas térreas ou pequenos edifícios com moradia e comércio no térreo, com crescente verticalização de novos edifícios alterando a característica original devido aos grandes muros que ocupam grande parte da quadra (fig. 5).

CARACTERÍSTICAS DAS ZONAS DE USO	ZONA DE USO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO			CARACTERÍSTICAS DE DIMENSIONAMENTO E OCUPAÇÃO DOS LOTES					RECUSOS MÍNIMOS (m)		
		MÍNIMO	BÁSICO	MÁXIMO	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA	LOTE MÍNIMO (m2)	FRENTE MÍNIMA (m)	ALTURA MÁXIMA (m)	FRENTE	FUNDOS E LATERAIS	
											ALTURA DA EDIFICAÇÃO MENOR OU IGUAL 6,00m	ALTURA DA EDIFICAÇÃO SUPERIOR A 6,00m
ZM - ALTA DENSIDADE DE (K)	3a/01 até 3a/11	0,20	1,00	2,50	0.50	0.15 art. 10 e 11	125m2	5.00 m	SEM limite (I)	5.00 m (b)	5.00 m (d)	(c) (d)
	3b/01 até 3b/13		2,00									



Com relação à renda da população, o bairro da Lapa é constituído por 66,90% dos domicílios com renda superior a 5 salários mínimos, o que classifica a localização

A área de estudo apresenta uma enorme carência de espaços verdes e de lazer, possuindo apenas dois pontos de vegetação, a Praça dos Inconfidentes (fig. 6), um pequeno espaço na bifurcação entre a rua Guaicurus e a Avenida Santa Marina e o espaço frontal do Terminal Rodoviário da Lapa (fig.7). O restante da vegetação encontrada consiste em espaços aleatórios espalhados ao longo das vias ou em terrenos privados.



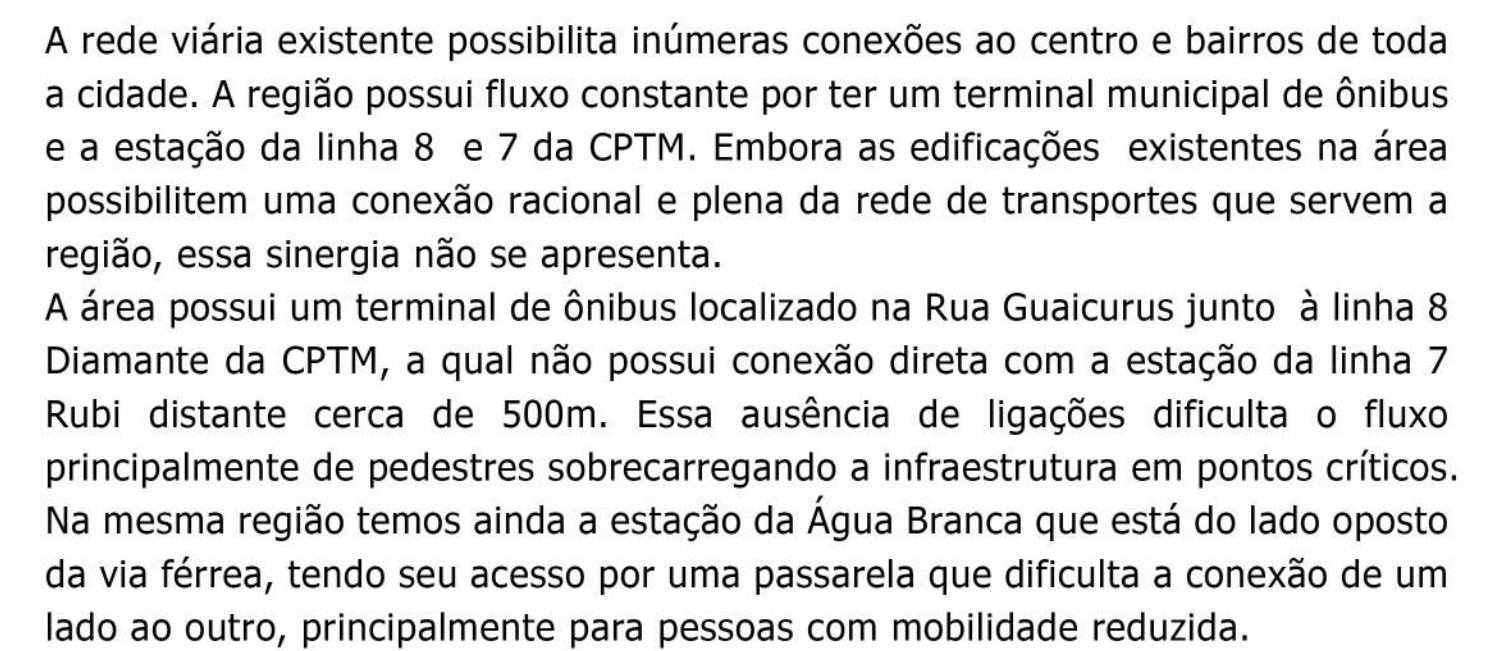
Comparado ao restante da cidade, a região possui situação de infra-estrutura adequada ao passeio público e transporte urbano.

A acessibilidade disposta em vias primárias e secundárias está seguindo normas vigentes em questão de sinalização e espaçamento. Porém apresentam obstáculos por falta de manutenção.

Os acessos ao transporte coletivo são de fácil visualização e em geral apresentam estrutura adequada. Pontos de ônibus e abrigos de espera possuem boa proteção contra intempéries, mas sua sinalização de itinerários necessitam de maiores cuidados.

Placas de sinalização das vias, tanto para pedestres quanto para automóveis, estão adequadas, podendo ainda serem modernizadas.

Questões referentes ao conforto ambiental como acústica, apresentaram a necessidade de melhorias devido ao alto número de automóveis que circulam pela região.

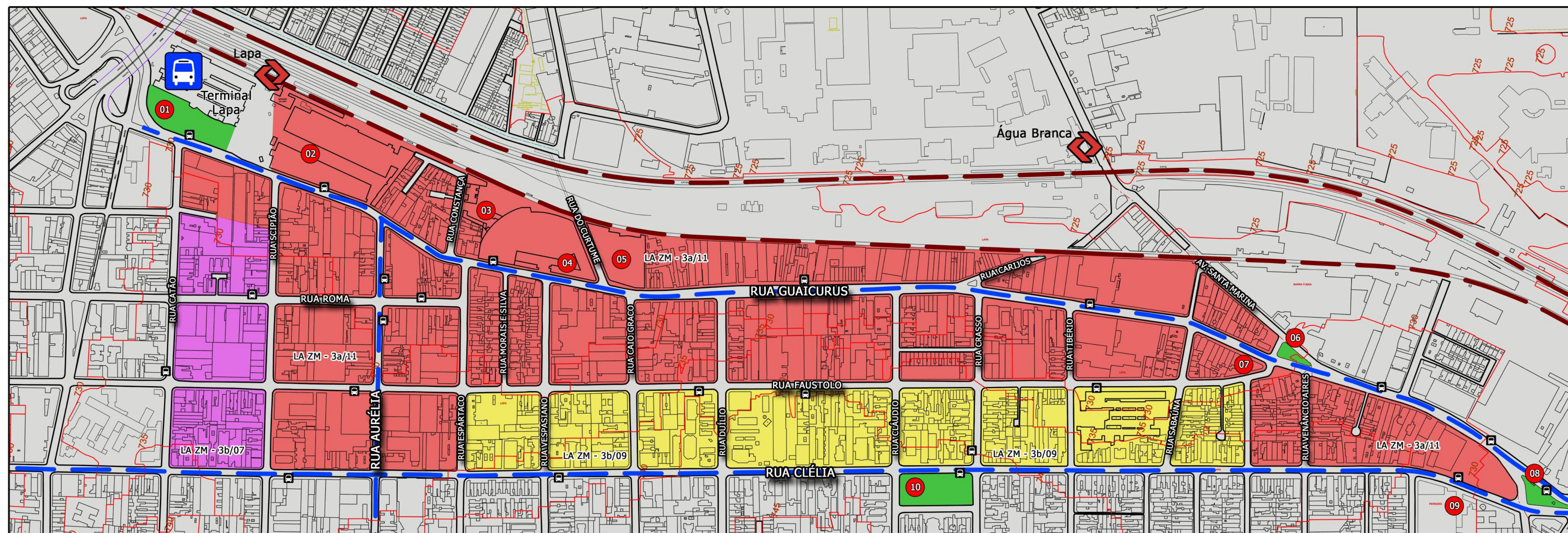
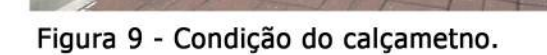
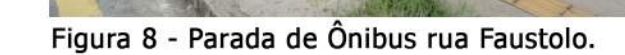


Rua Guaicurus - Da continuidade a Av. Francisco Matarazzo e direciona o fluxo de veículos para a zona oeste. Possui corredor de ônibus e três faixas de rolamento.

Rua Clélia - Direciona o fluxo de veículos da zona oeste ao centro e a zona leste. Possui corredor de ônibus com mais duas faixas de rolamento.

Rua Aurélia - Trabalha como uma via arterial embora apresente dimensionamento de uma via local. Responsável pelo direcionamento do fluxo da zona sul para a zona oeste. Não possui corredor de ônibus.

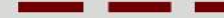
As vias apresentam em geral um bom estado de conservação, com grande fluxo de veículos e boa sinalização.



LEGENDA

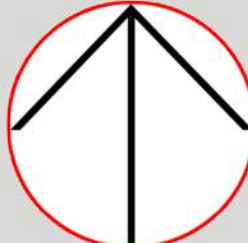
TRANSPORTE PÚBLICO / ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA / MORFOLOGIA

-  Estação de Trem CPTM
-  Terminal de Ônibus
-  Parada de Ônibus

-  Vias Estruturais
-  Via Férrea
-  Cota de Nível

ZONEAMENTO

	LA ZM - 3a/11
	LA ZM - 3b/07
	LA ZM - 3b/09
	Áreas Verdes



PONTOS DE DESTAQUE

 Praça Miguel Dell´Erba  Estação Ciência  Tendal da Lapa  Subprefeitura da Lapa  Poupa Tempo  Praça dos Inconfidentes  Sociedade Beneficente União Fraterna	 Pça. Dr. João Pereira Monteiro Junior  SESC Pompéia  Praça Cornélia
--	---

EXERCÍCIO 1

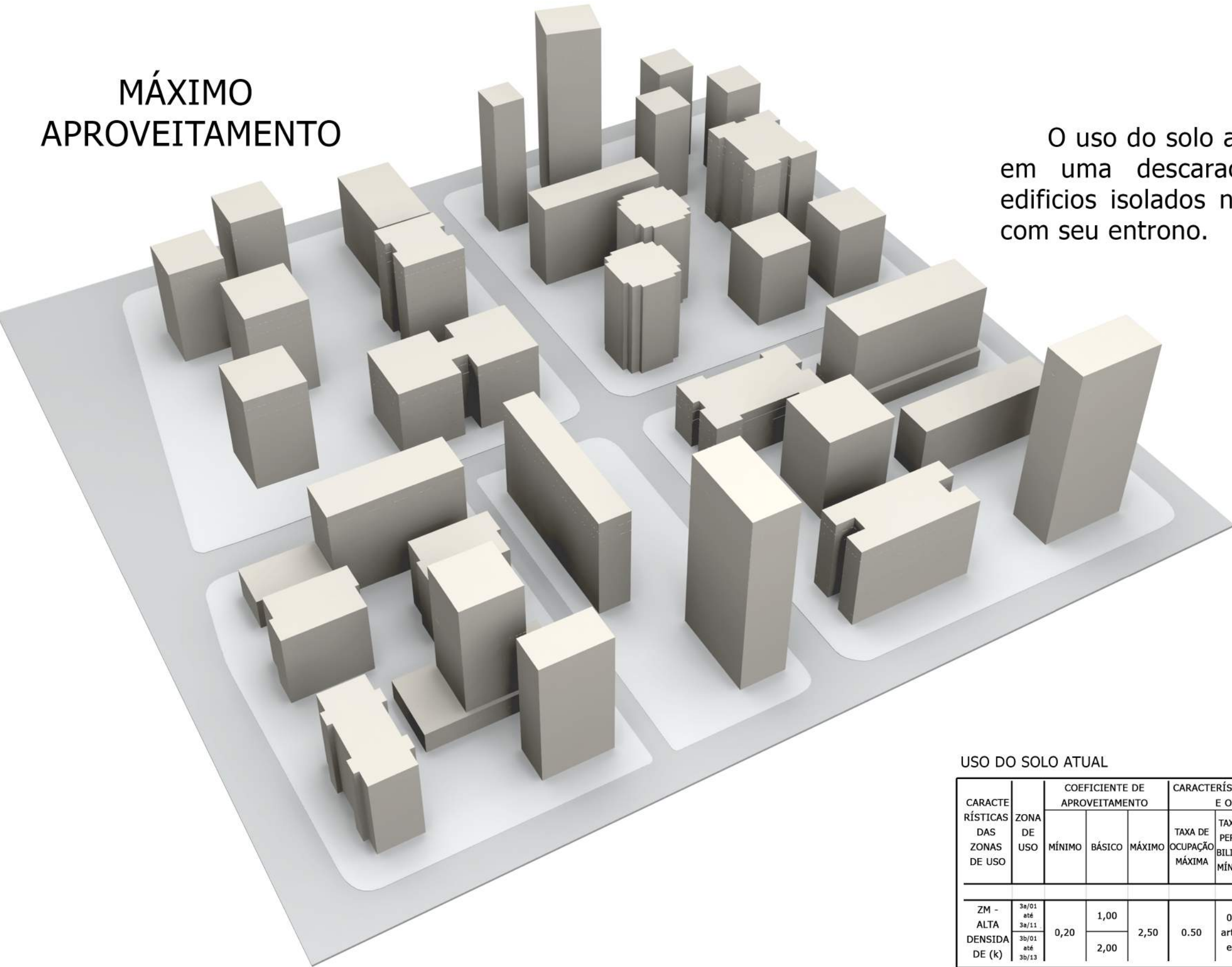
VOLUMETRIA - USO ATUAL

A característica local , possui elementos que remetem a um bairro operário com influência trazida pelos imigrantes europeus durante o final do século XIX e início do século XX. São edificações com no máximo dois pavimentos, muitas fachadas sem recuo e uso quase que completo do lote, além de baixos edifícios com comércio no térreo que dá vida ao bairro. Existem ainda galpões industriais que ocupam grandes lotes em quadras variadas. O bairro esta em expansão devido ao crescente números de prédios que cada vez mais, ganham espaço de forma descontrolada, alterando completamente o contexto e os costumes do passado.



EXISTENTE

MÁXIMO APROVEITAMENTO

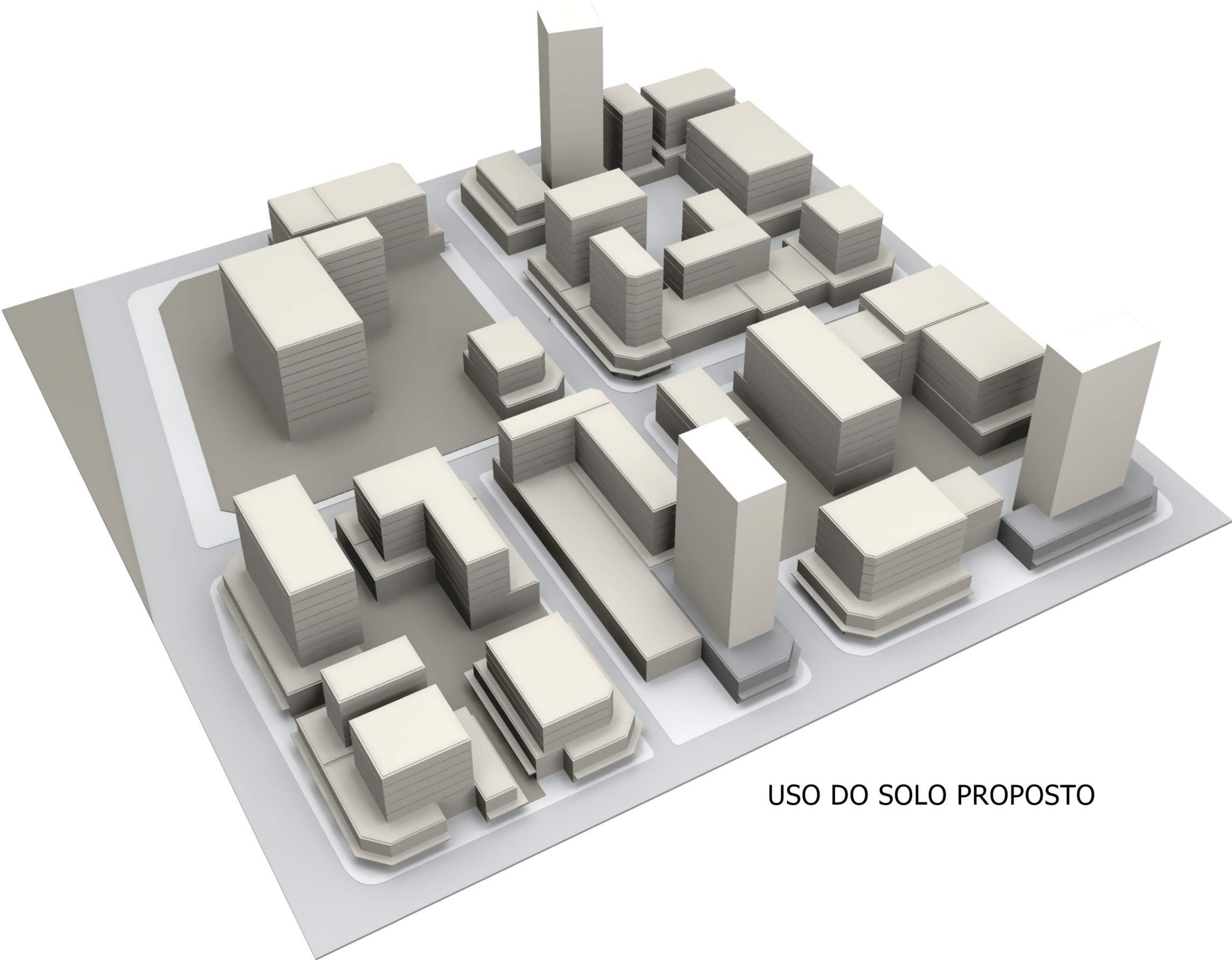


O uso do solo atual, poderá acarretar em uma descaracterização local com edificios isolados no lote, sem integração com seu entorno.

USO DO SOLO ATUAL												
CARACTERÍSTICAS DAS ZONAS DE USO	ZONA DE USO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO			CARACTERÍSTICAS DE DIMENSIONAMENTO E OCUPAÇÃO DOS LOTES						RECUOS MÍNIMOS (m)	
		MÍNIMO	BÁSICO	MÁXIMO	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA	LOTE MÍNIMO (m2)	FRENTE MÍNIMA (m)	ALTURA MÁXIMA (m)	FRENTE	FUNDOS E LATERAIS ALTURA DE OCUPAÇÃO INFERIOR A 6,00m	ALTURA DE OCUPAÇÃO SUPERIOR A 6,00m
ZM - ALTA DENSIDADE (K)	20/11 20/12 20/13	0,20	1,00	2,50	0,50	0,15 art. 10 e 11	125m2	5,00 m	SEM limite (f)	5,00 m (b)	5,00 m (g)	(c) (d)

EXERCÍCIO 2

VOLUMETRIA - PROPOSTA



USO DO SOLO PROPOSTO

O bairro proposto tem como princípio a preservação da ambiência local, incentivando o uso racional do solo com um adensamento de uso misto, pouco verticalizado, sem barreiras e incentivando uma maior vivência no espaço público. Dialogar com bairros característicos de São Paulo tem se tronado uma tarefa um tanto difícil ao se tratar do mercado imobiliário que tem criado uma cidade genérica, privada e sem respeito a comunidade local. A diversidade da Lapa deve ser preservada, e a proposta busca incentivar a abertura dos lotes para o espaço público e semi-público gerando uma melhoria urbana e um maior convívio social entre as pessoas, além da implementação de praticas sustentáveis, barrando definitivamente os muros e afastamentos que tanto contribuem para a segregação e monotonia espacial.



Figura 01 - Fachada Ativa e Garagem Compartilhada

Garagem Compartilhada

O uso misto permite concentrar diversas atividades em uma mesma localidade. Com isso, evitamos grandes deslocamentos contribuindo para uma melhor eficiência energética de nossa cidade. O uso do automóvel chegou ao seu limite. Mesmo assim, teremos pessoas que utilizarão esse meio de transporte para trabalhar. As ruas poderiam ter uma maior capacidade de promover lazer e interação entre pessoas e meio ambiente e os carros hoje parados nas vias, poderiam utilizar as vagas da garagem daqueles que saem para trabalhar em outras regiões entre às 08:00 às 18:00, horário esse que naquela mesma localidade chega outro indivíduo para trabalhar. Esse incentivo, poderia ainda , ser oferecido aos moradores de prédios ja existentes em troca de uma redução do IPTU.



Figura 02 - Recuos e dimensionamentos

Quadra Aberta

É preciso quebrar as barreiras existentes na cidade e contribuir para a relação humana. A quadra aberta atualmente enfrenta dificuldade de implantação devido a valorização de condomínios fechados. A idéia é promover a mudança, oferecendo um maior potencial construtivo para aquele que abrir seu lote dedicado a circulação livre de pedestres seja ela a lazer ou comércio. Esse estímulo poderá ainda ser semi-público desde que fique claro sua abertura para a cidade.

Cobertura Verde

Além de contribuir para o isolamento térmico dentro dos edifícios, é de fato uma ótima iniciativa para a manutenção do clima nos grandes centros urbanos.

Uso Misto

Com a aceitação e criação de novos projetos, os lotes podem aos poucos se abrirem uns para os outros criando áreas de travessias e espaços que abriguem novas atividades melhorando a convivência social e tornando a cidade rica em espaços diversificados e em uma arquitetura que dialogue com seu entorno urbano.

Preservação Histórica

Os bairros de São Paulo, apresentam uma ambiência característica que devem ser preservadas. O incentivo proposto, consiste em preservar essas características em troca de um maior potência construtivo do lote. O interessado deverá enviar uma proposta com uma análise urbana à prefeitura, destacando os potenciais da edificação existente e sua importância para a preservação. O órgão competente deverá avaliar o conteúdo e permitir ou não o incentivo.

Fachada Ativa

Para que os muros não tomem conta da cidade, fachadas ativas devem ser implementadas junto à calçada, como também áreas de lazer e descanso. Com esse incentivo, podemos gerar mais renda aos edifícios, diminuindo possíveis gastos com condomínio além de melhorar visualmente o entorno.

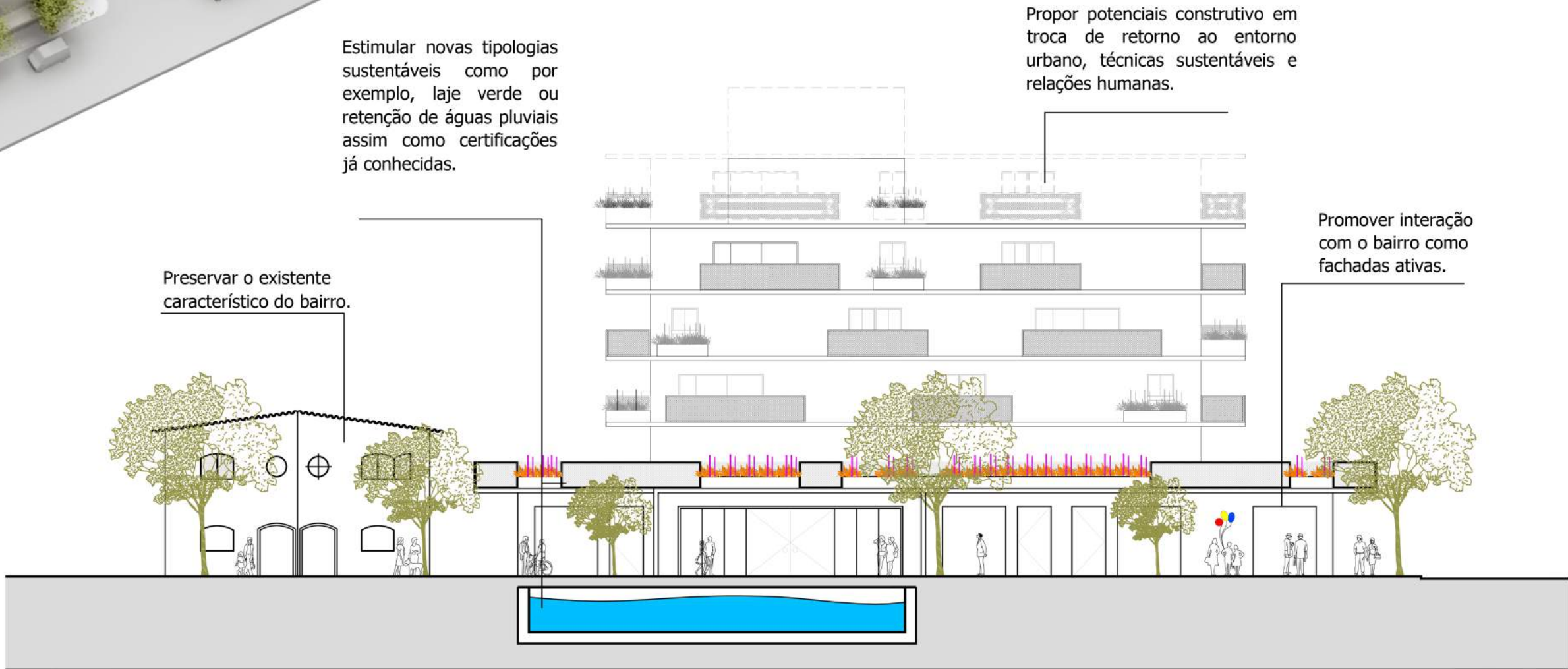


Figura 03 - Preservação da ambiência local com uso diversificado e incentivos construtivos

Usos

A modificação do uso do solo acarretará na adequação dos espaços públicos e particulares, trazendo harmonia ao espaço urbano. As dimensões determinadas se adequarão as necessidades de densidade local.

Taxa de ocupação: máxima → 85%
mínima → 50%
Taxa de permeabilidade → 15%

Coefficiente de aproveitamento →mínimo - 1,0 / básico - 3,0 / máximo - 4,0

A edificação deverá possuir altura máxima de 26m. Sendo limitado a 7 pavimentos mais térreo. A Fachada Ativa deverá possuir altura máxima de 7m. Sendo 1 pavimento mais Térreo. A expansão do uso misto ocorrerá perante a obrigatoriedade do dimensionamento de espaços públicos e semi-públicos.

Recuos

As calçadas receberão tratamento de expansão para privilégio de pedestres perante as vias de automóveis. O trabalho das fachadas será aprimorado, onde deverão possuir diferentes usos no mesmo lote.

Fachada Ativa Obrigatória:

A edificação com altura superior a 7m deverá realizar um recuo de 5m para maiores verticalizações, conforme demonstrado na figura 02.

Recuos Frontais:

A edificação acima de 7m de altura, deverá realizar um recuo de 5m pra maiores verticalizações, conforme demonstrado na figura 02.

Recuos Larterais:

Edificações acima de 7m de altura, deverão possuir recuos laterais de 5m.

Garagens em Sobresolo

As garagens em sobresolo deverão possuir recuo de 10m do passeio público.

Acessos

A circulação horizontal terá dimensionamento do acesso pré determinado para valorizar o uso da fachada de forma pública, de acordo com as convivências estabelecidas. Para acesso de pedestres será permitido o máximo de 5m de entrada aos edifícios. Acesso de veículos para a garagem, máximo de 6m. O restante deve constituir uma fachada ativa com elementos de uso público ou semi-público. Não será permitido elementos que interrompam circulação tais como: muros, grades, vidros ou elementos vazados, antes dos 5m de recuo.

Garagens

As construções com garagem seguirão as seguintes medidas:

Uso semipúblico:

Subsolo com no Máximo de três pavimentos com metade das vagas destinadas ao público em geral. Dessa maneira, a construção não incidirá no computo de áreas construídas. Garagens em sobresolo, deverão possuir no máximo 2 pavimentos e recuo de 10m da calçada. Áreas acima do informado serão computados no total construído.

Uso Privado

Garagens privativas contarão como área construída.

A garagem edificada possuirá serviço semi-público para a demanda de veículos decorrentes na região, não apenas para moradores, melhorando a circulação em vias públicas.

Recursos Ecológicos Obrigatórios

A nova edificação deverá possuir um sistema de captação de águas pluviais além de um sistema de reuso de esgoto primário no lote. Tais medidas visam contribuir para a diminuição de enchentes em diversas localidades além do uso racional da água.

Cartilha de Incentivos

Em substituição ao processo de Outorga Onerosa, o qual o proprietário paga à prefeitura um certo valor para chegar ao coeficiente máximo de aproveitamento, propomos que ocorra um incentivo em contribuições sustentáveis e de valorização urbana em troca desse maior potencial construtivo, e dessa maneira contribuir para a qualidade urbana e do meio ambiente.

Sustentabilidade - Permitirá até 0,5 de acréscimo no Coeficiente de Aproveitamento.

- Cobertura Verde - 0,1
- Parede Verde - 0,1
- Fonte de Energia Sustentável - 0,2
- Aquecimento por Energia Solar - 0,2
- Arquitetura Bioclimática - 0,1

Contribuição Urbana - Permitirá até 0,5 de acréscimo no Coeficiente de Aproveitamento.

- Quadra Aberta - 0,4
- Uso Misto - 0,2
- Acesso às Áreas Permeáveis - 0,1
- Preservação Histórica - 0,3
- Doação de Áreas para Uso Público-0,3
- Implantação de Parklets - 0,1